Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 28.

(Nr. 9566.) Vertrag zwischen Preußen und Bremen wegen Erweiterung des Bremischen Staatsgebiets nördlich von Bremerhaven. Vom 14. März 1892.

Nachdem die Königlich Preußische Staatsregierung, um der freien Hansestadt Bremen eine neue Erweiterung und Vervollkommnung der Hafen- und Verkehrsanstalten zu Bremerhaven zu ermöglichen, auf den Antrag des Bremischen Senats sich bereit erklärt hat, dem Bremischen Staatsgebiete nördlich von Bremerhaven eine Fläche von einhundertvierzehn Hektar siebenundsechzig Ar und dreiundfünfzig Quadratmeter zuzulegen, welche theils innerhalb des Deichs, theils außerhalb desselben belegen und unbewohnt ist, so sind zur Feststellung der zu diesem Behufe erforderlichen vertragsmäßigen Bestimmungen zu Bevollmächtigten ernannt worden:

von Seiner Majestät dem Könige von Preußen:

Allerhöchstihr Wirklicher Geheimer Rath, Staatssekretär des Auswärtigen Amts, Adolf Freiherr Marschall von Bieberstein,

von dem Senate der freien Hansestadt Bremen:

der außerordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister der freien Hansestädte am Königlich Preußischen Hofe, Dr. jur. Friedrich Krüger,

welche unter Vorbehalt der Ratifikation die nachstehenden Bestimmungen vereinbart haben.

Artikel I.

Die im Artikel II bezeichnete, unmittelbar an der nördlichen Grenze von Bremerhaven belegene Grundfläche wird unter denselben Bedingungen, wie sie in dem Vertrage zwischen Preußen und Bremen wegen einer Erweiterung des Bremerhaven-Distrikts vom 8. Dezember 1869 (Preuß. Gesetz-Samml. von 1870 S. 149, Brem. Gesetzbl. von 1870 S. 18) vereinbart worden sind und nach

Ausgegeben zu Berlin den 13. September 1892.

Maßgabe der folgenden Bestimmungen von der Krone Preußen der freien Hansestadt Bremen abgetreten.

Artikel II.

Demgemäß wird dem Staate Bremen die an der nördlichen Grenze Bremerhavens belegene, auf dem diesem Vertrage beigefügten und von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichneten „Plane von Bremerhaven“ mit roth A B C D E F G H I K L M N O P Q A umschriebene Grundfläche von einhundertundvierzehn Hektar siebenundsechzig Ar und dreiundfünfzig Quadratmeter Größe angeschlossen.

Beim Punkte O wird eine geringe Verschiebung der Grenze nach Westen eintreten, sofern dies zur zweckmäßigen Weiterführung der Eisenbahn nach Cuxhaven von der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung für erforderlich erachtet werden sollte.

Artikel III.

Die neue Landesgrenze wird durch die auf dem nämlichen Plane mit roth A B C D E F G H I K L M N O P Q A bezeichneten Linien gebildet. Dieselbe soll im Laufe des Jahres 1892 durch eine gemeinschaftliche Kommission auf Kosten der freien Hansestadt Bremen an Ort und Stelle ausgemessen, beschrieben und besteint werden.

Artikel IV.

Bremen verpflichtet sich:

1) die Kammerschleuse der neuen Einfahrt in den erweiterten Hafen in einer Tiefe von 7 m unter Niedrigwasser, einer nutzbaren Länge von 160 m und einer Breite von 25 m in den Häuptern herzustellen;

2) im Anschluß an den erweiterten Hafen ein Trockendock von 160 m nutzbarer Länge und einer Halsweite von 25 m zu bauen, in welchem Schiffe von 9,5 m Tiefgang docken können, dasselbe innerhalb zweier Jahre nach Eröffnung des Betriebes der neuen Hafenanlage fertig zu stellen und demnächst dauernd in betriebsfähigem Zustande zu erhalten;

3) den Schiffen der Kaiserlichen Marine die Benutzung jenes Docks unter denselben Bedingungen zu gestatten, welche für die in Bremen heimathlichen Schiffe, insbesondere die Schiffe des Norddeutschen Lloyd gelten werden, jedoch mit folgenden Maßgaben:

   a) bei Benutzung des Docks seitens der Schiffe der Kaiserlichen Marine sind zwar die Dockungsgebühren voll, an täglicher Dockmiethe aber nur 50 Prozent des von Bremen festzusetzenden Tarifs zu entrichten;

   b) die Schiffe der Kaiserlichen Marine sind nach Ankunft auf der Rhede berechtigt, das Dock, wenn dasselbe dann frei ist, oder sobald es dann frei werden wird, zunächst und vor allen übrigen Schiffen, mit Ausnahme der Schnelldampfer des Norddeutschen

Lloyd, in Anspruch zu nehmen. Zwischen den letzteren und den Schiffen der Kaiserlichen Marine entscheidet über den Vorrang der Zeitpunkt der Anmeldung. Eine Vorausbestellung auf einen längeren Zeitraum als vier Wochen ist hierbei jedoch unwirksam;

c) die Kommandos der im Dock befindlichen Schiffe der Kaiserlichen Marine sind in der Wahl, wie und von wem die Reparaturarbeiten herzustellen sind, vollständig frei;

d) alle Vortheile, welche bezüglich der Arbeiten im Dock Bremischerseits anderen Schiffen gewährt werden, können ohne Weiteres auch von den Schiffen der Kaiserlichen Marine in Anspruch genommen werden;

e) der erweiterte Hafen soll von den Schiffen der Kaiserlichen Marine in der Regel nur insoweit benutzt werden, wie dies zum Docken erforderlich ist. Von denselben werden aber Hafenabgaben nicht erhoben werden.

Die unter 1 und 2 angegebenen Maße sind als Mindestmaße anzusehen.

Die vorstehend übernommenen Verpflichtungen werden an die Bedingung geknüpft, daß seitens des Reichs die Mehrkosten übernommen werden, welche dadurch entstehen, daß

a) an Stelle einer Kammerschleuse von 6,5 m Tiefe unter Niedrigwasser eine solche von mindestens 7 m Tiefe unter Niedrigwasser hergestellt, und

b) an Stelle des früher Bremischerseits in Aussicht genommenen, aus Holz herzustellenden Docks von 160 m nutzbarer Länge, 7,3 m nutzbarer Tiefe und 20 m Halsweite ein Dock von den vorstehend unter 2 angegebenen Abmessungen gebaut wird.

Die Zahlung dieser Mehrkosten soll in drei gleichen Jahresraten im Voraus, und zwar die erste Rate spätestens an dem Tage erfolgen, an welchem mit dem Bau des Docks begonnen wird. Bremen wird dem Reichs-Marine-Amt von diesem Zeitpunkte so früh Nachricht geben, daß die Bewilligung der Mittel durch den Reichshaushalts-Etat bis dahin erfolgen kann.

Der vom Reiche zu übernehmende, zwischen diesem und Bremen näher zu vereinbarende Mehrkostenbetrag soll als Pauschsumme gelten.

Soweit das Reich bei der technischen Ausführung des Dockbaues interessirt ist, wird Bremen sich mit dem Reichs-Marine-Amt in Einvernehmen setzen.

Findet eine Einigung zwischen dem Reiche und Bremen nicht statt in Bezug auf die Ausführung des Dockbaues, sowie auf die Feststellung der vom Reiche zu leistenden Pauschsummen (sowohl hinsichtlich der Schleuse als des Dockbaues), so entscheidet endgültig der Königlich Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten.

Die vertragschließenden Staaten werden sofort nach Ratifikation dieses Vertrages das Reich zum Beitritt zu den in diesem Artikel getroffenen Verabredungen einladen und letzterem den Beitritt bis Ende Oktober 1893 offen halten. Der

Beitritt kann unter dem Vorbehalt erfolgen, daß die zur Zahlung der fraglichen Mehrkosten erforderlichen Mittel durch den Reichshaushalts-Etat genehmigt werden.

Tritt das Reich nicht bei oder werden im Falle des Beitritts unter Vorbehalt die Mittel zur Zahlung der Mehrkosten durch den Reichshaushalts-Etat nicht genehmigt, so erlöschen die vorstehend von Bremen übernommenen Verpflichtungen auch Preußen gegenüber.

Artikel V.

Die auf der abgetretenen Grundfläche ruhenden Preußischen Staats- und Hoheitslasten fallen mit der Ueberweisung der Grundfläche an die freie Hansestadt Bremen hinweg.

Die freie Hansestadt Bremen wird als Ersatz für die zur Zeit auf der abgetretenen Grundfläche ruhende und demnächst in Wegfall kommende Preußische Grundsteuer das Fünfundzwanzigfache ihres Jahresbetrages sofort nach erfolgter Ueberweisung der Grundfläche der Königlich Preußischen Regierung auszahlen.

Artikel VI.

Die von der abgetretenen Grundfläche zu entrichtenden Provinzial-, Kreis-, Gemeinde-, Parochial-, Schul-, Deich- und Entwässerungslasten bleiben auf den verpflichteten Grundstücken nach wie vor haften und werden von der freien Hansestadt Bremen nach den gesetzlichen Preußischen Bestimmungen getragen, bis wegen deren Ablösung ein Uebereinkommen zwischen der freien Hansestadt Bremen einerseits und den Berechtigten (der Provinz Hannover, dem Kreise Lehe, der politischen Gemeinde, der Kirchen- und Schulgemeinde, sowie dem Deich- und Sielverbande Lehe) andererseits getroffen sein wird.

Zur Erreichung eines desfallsigen angemessenen Uebereinkommens sagt die Königlich Preußische Staatsregierung ihre Vermittelung zu.

Falls auf dem einen oder dem anderen der abgetretenen Grundstücke sonstige dingliche Rechte irgend einer Art ruhen oder vor dem Austausche der Ratifikationen dieses Vertrages darauf gelegt sein sollten, so werden solche, wenn sie etwa nach Bremischer Gesetzgebung nicht dieselbe Klagbarkeit haben oder dieselben Vorzugsrechte wie in Preußen genießen, nach Preußischem Rechte beurtheilt werden.

Artikel VII.

In Gemäßheit der diesem Vertrage zum Grunde liegenden Absicht, die der freien Hansestadt Bremen abzutretende Grundfläche für die allgemeinen Interessen der Schifffahrt und des Handelsverkehrs nutzbar zu machen, verpflichtet sich die freie Hansestadt Bremen, die innerhalb der Abtretungsfläche belegenen Grundstücke, welche nicht schon gegenwärtig in ihrem Privatbesitze sich befinden, binnen Jahresfrist nach dem Austausche der Ratifikationen käuflich zu erwerben. Insoweit solches auf dem Wege gütlicher Einigung nicht gelingen sollte, soll die Erwerbung des Eigenthums an den betreffenden Grundstücken auf dem Wege der Enteignung, und zwar nach Wahl der Eigenthümer entweder auf Grund der be-

treffenden Preußischen Gesetzesvorschriften vor den Preußischen Behörden oder auf Grund der Bremischen Gesetzesvorschriften vor den Bremischen Behörden erfolgen.

Bis zu der Regelung des Eigenthumsübergangs sollen die Eigenthümer der abgetretenen Grundstücke hinsichtlich ihres Verfügungsrechts und hinsichtlich der auf den Grundstücken ruhenden Lasten und Abgaben keinenfalls in eine ungünstigere Lage gerathen, als in welcher sie vor der Abtretung sich befunden haben.

Artikel VIII.

Hinsichtlich der in Betracht kommenden Deich- und Wegeverhältnisse sollen die nachfolgenden Bestimmungen gelten:

1) So lange die in die Abtretungsfläche fallende Strecke des Weserdeichs in ihrer jetzigen Lage verbleibt, ist dieselbe von der freien Hansestadt Bremen in ihrem Bestande als Schutzdeich zu erhalten, auch die Ueberfahrt über dieselbe nach dem anschließenden Leher Weserdeiche zu gestatten beziehungsweise, soweit erforderlich, neu einzurichten.

2) Desgleichen soll, so lange die gedachte Strecke des Weserdeichs und der Bremerhavener Schlafdeich in ihrer jetzigen Lage verbleiben, der im Artikel VII des zwischen Preußen und Bremen abgeschlossenen Vertrages vom 8. Dezember 1869 unter 3e beschriebene Fahrweg, sowie der längs des Weserdeichs an der Binnenberme verlaufende Fahrweg in seinem Bestande belassen, auch Bremischerseits nach wie vor unterhalten werden.

   Ebenso sollen die bisherigen Wege in den an den Bremer Staat abzutretenden Grundstücken so lange unverändert bleiben, bis der an der neuen Hoheitsgrenze auszubauende, in diesem Artikel unter 3f Absatz 2 aufgeführte öffentliche Gemeindeweg hergestellt ist.

3) Die freie Hansestadt Bremen ist befugt, den Weserdeich auf dem abgetretenen Areale an die Flußgrenze des Außendeichslandes zu verlegen und denselben von da an dem Leher Weserdeich wieder anzuschließen, jedoch nur unter den nachfolgenden Bedingungen:

   a) Der neu zu schüttende Weserdeich muß hinsichtlich der Höhe, der Bermen und der Dossirungen, sowie hinsichtlich des Anschlusses an den Leher Weserdeich allen an den Deichschutz zu stellenden Anforderungen nach dem Urtheile der Königlich Preußischen Deichbehörde genügen.

   b) Erst nachdem der neue Weserdeich einen Winter über gelegen hat und bei der Schauung von der Königlich Preußischen Deichbehörde genügend befunden, und nachdem das in dem neuen Weserdeiche anzulegende Außenhaupt der neuen Schleuse in allen seinen Theilen, soweit sie zur Abhaltung des Außenwassers dienen, fertig gestellt und von derselben Deichbehörde für genügend sicher erachtet worden ist, darf der jetzige Deich niedergelegt werden.

c) Falls die Anschließung des neuen Deichs an den Leher Deich eine Verstärkung der Dossirungen wegen exponirter Lage der Anschlußstrecke erforderlich, oder die Unterhaltung des Leher Deichs schwieriger machen sollte, so hat die freie Hansestadt Bremen hierfür dem Leher Deichverbande eine angemessene, von der Königlich Preußischen Deichbehörde festzustellende Entschädigung zu leisten.

d) Der auf der jetzigen Grenze zwischen Preußen und Bremen liegende Bremerhavener Schlafdeich wird in seiner ganzen Ausdehnung von der Hafenstraße bis zum Anschluß an den Weserdeich auf Kosten Bremens bis zu gewöhnlicher Landhöhe entfernt.

e) Die künftige Schauung des jetzigen, beziehungsweise des neu zu errichtenden Weserdeichs innerhalb der abgetretenen Grundfläche, sowie des Weserdeichs vor Bremerhaven von der Geestemündung abwärts wird von den Königlich Preußischen und den Bremischen Behörden gemeinschaftlich wahrgenommen.

f) Der von der Leher Hafenstraße neben dem jetzigen Schlafdeiche herführende, in Gemäßheit der Bestimmung im Artikel VII 3e des Vertrages vom 8. Dezember 1869 von Bremen hergerichtete Fahrweg bleibt von der Hafenstraße bis zu dem Punkte L des anliegenden Planes bestehen und wird von Bremen ferner unterhalten. Von diesem Punkte wird von Bremen auf seine Kosten neben der neuen Grenze von L bis M nach näherer Anordnung der zuständigen Preußischen Wegepolizeibehörde ein öffentlicher Gemeindeweg hergestellt. Von dem Punkte M ab ist der Meidehelmder Weg in denselben Dimensionen wie der eben bezeichnete Gemeindeweg auf Kosten von Bremen ebenfalls als öffentlicher Gemeindeweg herzustellen und über den Eisenbahndamm hinweg bis zu dem in der Linie O P Q A des anliegenden Planes östlich bis zur Batteriestraße auf Kosten von Bremen anzulegenden öffentlichen Gemeindewege fortzuführen.

Die drei eben bezeichneten öffentlichen Gemeindewege sind nach näherer Bestimmung des zuständigen Königlich Preußischen Landraths als Wegepolizeibehörde in derselben Breite, wie der im Anfange des vorigen Absatzes bezeichnete Weg, von Bremen zu pflastern und zu unterhalten.

Das Eigenthum dieser drei Wege geht, soweit es nicht auf dem Eisenbahndamm von der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung als Eigenthum in Anspruch genommen wird, auf den Flecken Lehe über, dagegen fällt nach Herstellung dieser Wege das Eigenthum an dem neben dem jetzigen Schlafdeiche herführenden Fahrwege von der neuen Hoheitsgrenze bis zum jetzigen Weserdeiche von L über K in der Richtung auf I an Bremen, welches berechtigt ist, diese Strecke als Weg aufzuheben.

Vom Meidehelmder Wege in der Nähe des Punktes N ab wird entlang der Westseite des Zollinlandsbahnhofes in einer mit der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung zu vereinbarenden Entfernung behufs Verbindung mit der Hafenstraße von Bremen auf seine Kosten nach näherer Anordnung des zuständigen Königlich Preußischen Landraths als Wegepolizeibehörde ein öffentlicher Gemeindeweg hergestellt, gepflastert und unterhalten, welcher gleichfalls in das Eigenthum des Fleckens Lehe übergeht.

Die Aufsicht über diese öffentlichen Gemeindewege steht den zuständigen Preußischen Behörden zu.

Die Entwässerung der westlich des Zollinlandsbahnhofes belegenen Preußischen Grundstücke darf durch die neuen Wegeanlagen nicht verschlechtert werden. Die erforderlichen Entwässerungsanlagen sollen nach Anordnung der zuständigen Preußischen Behörden auf Kosten von Bremen angelegt und unterhalten werden.

g) Für die auf Preußischem Gebiete liegenden Wegestrecken wird Bremen das Enteignungsrecht nach Maßgabe der Preußischen Gesetzesvorschriften verliehen.

Artikel IX.

Die Abwässerung der Abtretungsfläche wird von der Leher Sielacht getrennt und lediglich der Fürsorge der freien Hansestadt Bremen überlassen.

Sobald der abgetretene jetzige Weserdeich niedergelegt und der auf den gleichfalls abgetretenen Leher Außendeichsländereien belegene Entwässerungsgraben beseitigt wird, hat die freie Hansestadt Bremen behufs Ermöglichung der Entwässerung der übrigen Leher Außendeichsländereien in die Weser neben dem neu anzulegenden Weser-Anschlußdeiche auf Preußischem Gebiete im Anschluß an den bestehen bleibenden Theil des Entwässerungsgrabens einen neuen Entwässerungsgraben bis zur Weser in denselben Dimensionen wie der aufgehobene herzustellen, mit gehöriger gegen Abbruch sichernder Dossirung zu versehen und zu unterhalten, auch am Weseruferrande Schutzvorrichtungen zu treffen, um die an den Graben grenzenden Grundstücke gegen Abbruch durch Brandung oder Wellenschlag zu sichern.

Der auf Preußischem Gebiete belegene Entwässerungsgraben wird von den zuständigen Preußischen Deichbeamten geschaut.

Artikel X.

Die bei Aufnahme der abgetretenen Grundfläche oder eines Theils derselben in das Zollausschlußgebiet erforderlich werdenden Veränderungen in den zur Sicherung der Zollgrenze bestimmten Schutzwerken, sowie die fernere Unterhaltung dieser Schutzwerke fallen der freien Hansestadt Bremen zur Last, ohne daß dadurch die Interessen der Feldmark Lehe eine Beeinträchtigung erleiden dürfen.

Artikel XI.

Die freie Hansestadt Bremen ist befugt, die Unterhaltungsarbeiten an denjenigen in diesem Vertrage angeführten, im Preußischen Gebiete belegenen Deichen, Gräben, Wegen und Schutzvorrichtungen, welche in Stand zu halten sie verpflichtet ist, ohne vorgängige Anfrage und ohne spezielle Beaufsichtigung — unbeschadet jedoch der den Königlich Preußischen Behörden zustehenden Schauungsbefugnisse und der von denselben zu stellenden Anforderungen hinsichtlich der Erfüllung der Unterhaltungspflicht — vorzunehmen.

Artikel XII.

Der gegenwärtige Vertrag tritt mit dem Austausche der Ratifikations-Urkunden in Kraft.

Dessen zu Urkund haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

Berlin, den 14. März 1892.

(L. S.) Frhr. v. Marschall.
(L. S.) Krüger.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1) das Allerhöchste Privilegium vom 6. August 1892 wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Anleihescheine der Stadt Liegnitz zum Betrage von 2 100 000 Mark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Liegnitz Nr. 36 S. 261, ausgegeben den 3. September 1892;
2) das Allerhöchste Privilegium vom 6. August 1892 wegen Ausgabe von 1 200 000 Mark vierprozentiger Anleihescheine der Stargard-Küstriner Eisenbahngesellschaft, Ausgabe von 1892, durch die Amtsblätter
   der Königl. Regierung zu Stettin Nr. 34 S. 257, ausgegeben den 26. August 1892,
   der Königl. Regierung zu Frankfurt a. O. Nr. 35 S. 249, ausgegeben den 31. August 1892.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.